

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

AS OPERAÇÕES AERONAVAIS CONJUNTAS ENTRE AS MARINHAS DO BRASIL E
DA ARGENTINA E SUA IMPORTÂNCIA PARA A SEGURANÇA E DEFESA
REGIONAL NO ATLÂNTICO SUL

Por

MARIO JORGE MENEZES CARDOSO

Capitão-de-Corveta

2004

INTRODUÇÃO

A consolidação de um acordo estratégico de paz entre a Argentina e o Brasil não é somente uma garantia de paz para os povos das nossas duas nações, e sim, uma poderosa arma dissuasória perante qualquer possibilidade de aventura bélica ou desestabilizadora na região.

(Embaixador Argentino Diego Ramiro Guelar¹).

A cooperação militar entre as Forças Armadas da Argentina e do Brasil não poderia ser imaginada no início da década de 70, pois existia entre os dois países uma grande rivalidade pela hegemonia regional no Cone Sul.

É importante mencionar que as Marinhas do Brasil (MB) e da Argentina (ARA), apesar das rivalidades existentes entre as duas nações, mantinham operações conjuntas no Atlântico Sul, como a Operação Fraternal, por exemplo, conduzidas desde 1978.

Os acordos entre os dois governos a partir de 1985, por iniciativa dos Presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín, iniciaram um processo de cooperação e integração, levando a uma mudança na postura até então vigente, permitindo uma maior confiança entre as partes e afastando os possíveis conflitos na região. Este processo permitiu, em 1991, a assinatura do Tratado de Assunção, acarretando a criação do Mercado Comum do Cone Sul (MERCOSUL), que além do Brasil e Argentina, também englobou o Paraguai e o Uruguai.

No ano de 1993, foram iniciadas as operações ARAEX, exercícios conjuntos entre a Armada Argentina e Marinha do Brasil, que permitiram as aeronaves *Super Etandard* (SUE) e S-2T argentinas operarem a bordo do Navio-Aeródromo (NAe) brasileiro, fato inédito na cooperação militar, pois mesmo os países com maior experiência e domínio desse tipo de operação, principalmente os Estados Unidos da América (EUA), não permitem pouso de aeronaves de outros países nos convéses de vôo de seus NAe. Estes exercícios foram considerados um marco nas operações bilaterais entre as duas Marinhas, pois foi o primeiro passo para uma possível integração e cooperação no âmbito da defesa regional entre os dois países.

O presente ensaio tem como propósito apresentar o surgimento, a importância e perspectivas para o futuro da cooperação entre as Marinhas do Brasil e da Argentina nas operações aéreas com aeronaves de asa fixa embarcadas e a sua contribuição para a

¹ Palavras proferidas durante a sua apresentação na II Semana Argentina sobre o “MERCOSUL” realizada no Instituto Rio Branco em Brasília, junho de 1997.

segurança e defesa regional no Atlântico Sul.

AS OPERAÇÕES AÉREAS DE ASA FIXA EM NAe PELA MARINHA DO BRASIL

As operações aéreas embarcadas com aeronaves de asa fixa no Brasil tiveram início com a compra do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) Minas Gerais em 1956. Após longo período de reparos na Holanda, o navio chegou ao Rio de Janeiro no ano de 1961.

Somente em dezembro de 1963, efetivamente, a Marinha do Brasil realizou os primeiros pousos e decolagens no NAe com os seus próprios aviões, *North American T-28 Trojan*, pilotados por aviadores navais brasileiros.

Por força de Decreto Presidencial datado de 21 de maio de 1965, a MB foi obrigada a entregar a operação dos seus aviões para a Força Aérea Brasileira (FAB), permanecendo somente com a operação dos helicópteros. Em 22 de junho do mesmo ano, o NAeL Minas Gerais recebeu para o primeiro pouso a bordo um avião *Grumman S-2 Tracker* (P-16A) da FAB. Fato este que interrompia as operações de aviões embarcados pela MB.

Depois de um longo período de operações com a FAB, a MB iniciou a modernização do “Minas Gerais”, mas no meio do reparo pensou em desativar o navio, pois já não se acreditava na possibilidade de manter e operar os seus próprios aviões.

Por iniciativa e decisão do então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, foi priorizado o reparo do “Minas Gerais”, permitindo o seu retorno às operações aéreas em 1994.

No final do mesmo ano, entre 26 e 29 de novembro, a MB participou da Operação ARAEX-I, iniciando novos exercícios conjuntos com a ARA, principalmente com pousos e decolagens das unidades aéreas argentinas no NAeL Minas Gerais. Nessa primeira operação, por questões técnicas e restrições materiais não ocorreram catapultagens, em virtude da necessidade de se realizar uma série de inspeções na catapulta que dependiam de sobressalentes provenientes do fabricante. Os aviões S-2E realizaram decolagens corridas, sem o uso das catapultas, e os SUE argentinos somente realizaram exercícios de toque e arremetida.

No ano seguinte, 1995, a MB também não permitiu o pouso e catapultagem dos aviões argentinos, pois permanecia a restrição relativa à catapulta. Mesmo com a prontificação da mesma, a grande dúvida que permanecia para autorizar a catapultagem e recolhimento era em

relação ao *Super Etandard*, pois era uma aeronave a reação, cuja performance, principalmente no pouso, poderia ultrapassar as capacidades de frenagem do aparelho de parada do NAeL. Durante uma operação de toque e arremetida com os SUE, um dos aviões enganchou inadvertidamente no aparelho de parada e ficou pousado a bordo. Esse incidente apresentou à MB uma possibilidade de empregar aviões de alta performance em seu Navio-Aeródromo.

Em 1996, a FAB retirou de serviço as aeronaves P-16A, em consequência, a MB desenvolveu seus esforços para a revogação do Decreto Presidencial que não permitia operar os seus próprios aviões.

Após conseguir o seu pleito, a MB comprou aeronaves A-4KU *Skyhawk*, identificadas no Brasil como AF-1, iniciando uma nova modernização da catapulta e aparelho de parada do NAeL para operar com o novo meio. No final do ano de 2000, a MB realizou o seu grande sonho e testemunhou o pouso de seus aviões, pilotados por aviadores navais brasileiros, no convés do NAeL Minas Gerais.

Ainda no ano de 2000, a MB comprou da Marinha Francesa o NAe *Foch*, incorporando o mesmo com o nome de “São Paulo”. Em 2001 o NAe São Paulo entrou em operação e o NAeL Minas Gerais foi desativado.

Nesse mesmo ano foi realizada uma operação ARAEX com o novo NAe brasileiro e os aviões argentinos, *Super Etandard* e S-2T, com exercícios plenos de pousos e decolagens, sem nenhum acidente, o que demonstrou a total compatibilidade das unidades argentinas e brasileiras nesse tipo de operação conjunta.

AS OPERAÇÕES AÉREAS DE ASA FIXA EM NAe PELA MARINHA DA ARGENTINA

As atuações nesse tipo de operação pela Marinha Argentina também foram iniciadas com um NAe da mesma classe do brasileiro, o ARA *Independencia*, comprado em 1958 e comissionado em 1959, e que permaneceu em operação até 1969, quando foi incorporado o novo NAe argentino, o ARA *25 de Mayo*.

Os aviões *Grumman US-2A Tracker* foram incorporados em 1962 e passaram a operar a bordo do “Independencia” até a sua baixa, quando foram transferidos para o “25 de Mayo”. Após 26 anos de operação, no ano de 1988, todas as aeronaves S-2A foram retiradas do serviço ativo.

Apesar de ser da mesma classe do ARA *Independencia*, o “25 de Mayo” já tinha

servido a Marinha da Holanda e passado por uma modernização semelhante a ocorrida com o NAeL Minas Gerais.

Em 1971 foram incorporados os aviões A-4Q *Skyhawk*, comprados dos Estados Unidos da América do Norte e, em 1981, os aviões *Super Etandard*, adquiridos da França.

Em 1978 a Marinha Argentina iniciou o recebimento de novos aviões Tracker, mas na sua versão S-2E.

Nos anos de 1980 e 1981, o ARA *25 de Mayo*, sofreu uma nova modernização para operar com as aeronaves *Super Etandard* francesas.

Quando ocorreu o conflito das Malvinas, as suas aeronaves SUE não estavam plenamente operativas para operarem embarcadas, sendo empregadas a partir de suas bases de terra. Nesse período a Marinha Argentina operava a bordo do seu NAe somente com os aviões S-2E e A-4Q. Em virtude desse conflito, os argentinos tornaram-se os únicos pilotos latino-americanos com experiência de combate aeronaval.

Após o conflito, a operacionalidade das aeronaves A-4Q da Marinha Argentina foi consideravelmente reduzida, levando à sua retirada do serviço ativo em 1988.

O ARA *25 de Mayo*, também após o conflito, encontrava-se em péssimas condições de manutenção e foi colocado fora de operação em 1985, aguardando por uma possível modernização. Em 1997 foi definitivamente descartada qualquer possibilidade de continuar a empregá-lo por parte da Marinha Argentina.

Apesar de encontrar-se com o seu NAe fora de serviço, a ARA iniciou um programa de remotorização de seus aviões S-2E, transformando os mesmos em turbo-hélices S-2T (*Turbo Tracker*). No ano de 1996, para verificar o serviço realizado nos aviões, a Marinha Argentina solicitou o apoio da Marinha do Brasil para testar o seu avião em decolagens empregando a catapulta do NAeL Minas Gerais, o que foi realizado com pleno sucesso.

No ano de 2002, a Marinha levou o seu novo NAe São Paulo para realizar uma operação ARAEX entre as duas Marinhas. Dessa vez, a MB levou na sua Ala Aérea aviões AF-1 e realizou exercícios com os aviões argentinos S-2T e SUE, incluindo pousos e catapultagens, demonstrando a todos a plena capacidade e interoperabilidade dos seus meios, sem restrições.

No mesmo ano, aeronaves S-2T argentinas embarcaram novamente no NAe São Paulo, fazendo parte da Ala Aérea da MB na operação TEMPEREX, sendo empregados em exercícios anti-submarino e esclarecimentos aéreos. Nesta mesma operação também foram realizados diversos testes do S-2T a bordo, pois existia a possibilidade da MB adquirir o mesmo tipo de avião da empresa aeronáutica brasileira, EMBRAER.

AS OPERAÇÕES AERONAVAIS CONJUNTAS

As restrições orçamentárias que as Forças Armadas do Brasil e da Argentina vêm sendo submetidas nas três últimas décadas, não permitiram o investimento necessário nas suas modernizações, o que acarretou perda das suas capacidades operativas e desativação de alguns meios.

Nesse contexto encontra-se o emprego dos aviões embarcados e NAe das duas Marinhas.

A ARA, até a Guerra das Malvinas, gozava de um destacado poder aeronaval. Contava com aviões e NAe, de considerável superioridade em relação aos dos demais países da América Latina mas, em virtude do desgaste e da derrota no conflito com a Inglaterra, teve sua capacidade operativa neste tipo de operação reduzida e seu principal meio desativado.

Apesar desses percalços, a Marinha Argentina ainda possuía aviões com possibilidades de operar embarcados: os SUE, aviões de ataque adquiridos um pouco antes do início da Guerra, e os S-2E, aviões de esclarecimento e anti-submarino. Lembrando ainda, que os aviadores navais argentinos passaram a ser os únicos com experiência de combate na América Latina.

Criou-se um impasse para os argentinos, pois precisavam continuar a operar os seus aviões e manter o adestramento e conhecimento adquirido, mas como fazer sem um NAe próprio?

Em situação semelhante encontrava-se a MB. Possuía um NAe, mas não tinha aviões para atender às suas necessidades. Os únicos aviões que operavam a bordo eram os P-16A da FAB, já intencionados para desativação, e sem perspectivas de substituição por parte da Aeronáutica. A Força Aérea demonstrava seu interesse em operar novos aviões embarcados, caso a MB os adquirisse.

Devido às dificuldades apresentadas, as duas Marinhas resolveram integrar os seus meios aeronavais, diminuindo as suas deficiências, permitindo às mesmas manterem os conhecimentos até então adquiridos e iniciarem uma troca de experiências nesta área de atuação, o que demonstrava ser uma decisão vital para a manutenção e sobrevivência deste tipo de operação.

Com a revogação do Decreto Presidencial que limitava o emprego de aviões pela MB, a FAB criou sérias dificuldades para treinar os aviadores navais brasileiros. Mais uma vez as duas Marinhas demonstraram as suas intenções de integração e colaboração e os pilotos

brasileiros foram inicialmente treinados pela ARA. Hoje, a FAB já treina os aviadores navais brasileiros, mas o apoio argentino foi vital para a nova fase da Aviação Naval Brasileira que se iniciava.

Por outro lado, a ARA tinha remotorizado os seus aviões S-2T e necessitava testá-los a bordo de um NAe. A MB autorizou os testes a bordo do “Minas Gerais”, o que foi realizado com pleno êxito.

No ano de 2001, a MB inicia as operações com o NAe São Paulo e a sua compatibilização com os aviões AF-1. Esta nova etapa apresentava um cenário sombrio, pois a marinha francesa já tinha tentado operar, sem sucesso, os mesmos aviões a bordo do NAe *Foch*. Outro fato relevante foram as dificuldades apresentadas pelos militares da Marinha dos EUA, que qualificavam os militares brasileiros, na operação com o avião embarcado.

Todas as etapas foram cumpridas em tempo recorde, sem acidentes fatais ou materiais, para surpresa e perplexidade dos que não acreditavam nas capacidades do pessoal da MB. Este resultado foi fruto da decisão da Alta Administração Naval Brasileira em manter o NAeL Minas Gerais em atividade, mesmo com todas as dificuldades que se apresentaram, permitindo que o conhecimento adquirido fosse mantido pelo seu pessoal.

Menos de um ano após a sua chegada no Brasil, o "São Paulo" foi enviado para uma operação ARAEX com os aviões argentinos. Existiam muitos receios por parte das marinhas brasileiras e argentina. Os pilotos argentinos do S-2T não pousavam a bordo desde 1997 e não se tinha conhecimento do tempo que os SUE não operavam embarcados, pois o único pouso a bordo do NAeL Minas Gerais tinha ocorrido involuntariamente. Os argentinos mostravam preocupações com as manobras das aeronaves no convôo e com as condições materiais das catapultas e aparelho de parada do NAe.

Apesar das desconfianças iniciais, as duas Marinhas iniciaram uma série de adestramentos e preparações para esse novo desafio. A operação foi realizada com êxito, demonstrando a vontade de ambas as Marinhas em consolidar esse novo processo de cooperação entre elas e contribuindo para os interesses políticos e estratégicos de integração regional por parte de seus governos.

Atualmente, a Marinha Brasileira já possui um novo NAe e aviões de ataque, mas necessita adquirir aviões para cumprir as tarefas de alarme aéreo antecipado (AEW), de reabastecimento aéreo, de transporte, de esclarecimento e anti-submarino. A ARA permanece sem o seu próprio NAe, mas continua operando aviões de ataque, esclarecimento e anti-submarino.

Com essas necessidades presentes, a MB e a ARA precisam continuar realizando

operações conjuntas, permitindo à ARA manter qualificados seus aviadores navais em operações embarcadas em aviões e à MB adquirir experiências e avaliar as características das aeronaves S-2T argentinas embarcadas, pois esses testes permitirão à MB realizar uma avaliação realista caso decida por adquirir um avião semelhante.

Não existe qualquer garantia da continuação das operações ARAEX para o futuro, mas o profícuo trabalho de cooperação realizado até agora, nesse tipo de operação já demonstrou uma série de "fatores de força" para as duas Marinhas e os seus respectivos países.

O ATLÂNTICO SUL E PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

O Atlântico Sul nunca foi considerado uma região importante estrategicamente, principalmente depois da abertura do Canal do Panamá em 1914. Mas com o aumento da tonelagem dos navios, principalmente com o surgimento dos superpetroleiros, o Atlântico Sul se transformou numa linha segura entre o Atlântico Norte e os Oceanos Índico e Pacífico, o que conferiu uma maior importância estratégica para esta região do globo a partir dos anos noventa.

(Guillermo R. Delamer²)

Existem estudos para ampliação do Canal do Panamá e aumento da tonelagem dos navios que por ele passam, mas a perspectiva de que o projeto saia do papel continua remota e sem qualquer previsão de concretização.

Outro ponto que demonstra uma nova preocupação, necessidades de integração e cooperação no campo da defesa no Atlântico Sul entre o Brasil e Argentina é a Antártica. Vários países assinaram o Tratado Antártico, com o compromisso de ocupar o território para fins pacíficos, mas considerando a importância estratégica da região, existe uma corrente internacionalista, que deseja ver o Continente Antártico como patrimônio da humanidade sob tutela da ONU. Esta posição contraria os interesses da Argentina, que defende a anexação de seções do Território Antártico às respectivas soberanias nacionais. O Brasil, apesar de ser partidário dos que não reivindicam nem aceitam qualquer reivindicação territorial, não aceita a idéia da região ser enquadrada como patrimônio da humanidade, pois este fato poderia estimular um mesmo posicionamento por parte da comunidade internacional em relação à Amazônia. Independente das suas posições contrárias em relação à ocupação da Antártica, os dois países deverão continuar unidos contra outros países que contrariem os seus interesses

² Palavras citadas no artigo *PROSPECTS FOR MULTINATIONAL COOPERATION AT SEA IN THE SOUTH ATLANTIC*

regionais.

Logo, vislumbra-se uma importância cada vez maior do Atlântico Sul no contexto mundial e a necessidade de uma ação de presença e demonstração de poder pelas Marinhas dos países africanos e sul-americanos que o margeiam, contra uma possível ação de outros países que tentem desestabilizar a região.

Várias medidas já foram adotadas pelo Brasil e Argentina, com o apoio de outros governos, para criar mecanismos de segurança, defesa e proteção do Atlântico Sul. Como exemplo podemos citar: a Área Marítima do Atlântico Sul, a Zona de Paz e de Cooperação no Atlântico Sul, a assinatura do Tratado de Não-Proliferação Nuclear, além de diversas operações conjuntas e combinadas entre as Forças Armadas dos dois países.

Essas práticas demonstraram aos demais países um novo posicionamento nas relações entre o Brasil e a Argentina, aumentando a confiança mútua e permitindo maior integração e cooperação nas áreas de Segurança e Defesa entre eles, principalmente, no Atlântico Sul.

Os princípios básicos da segurança cooperativa são quatro. O primeiro diz respeito à busca da diminuição da probabilidade da eclosão de conflitos por meio da autoproteção – através de armamentos, por exemplo. O segundo fala sobre a elaboração efetiva de normas e valores comuns entre os países participantes. O terceiro trata da busca de objetivos comuns em segurança no campo militar. E, por último, é necessário uma ação conjunta porque, agindo isoladamente, não se pode obter resultados positivos. Com a organização do diálogo militar entre os países vizinhos, estaria consolidado o tripé da estratégia cooperativa da América do Sul para o século 21 nas bases política, econômica e militar.

(Professor Rudzit³)

A Política de Defesa Nacional (PDN) apresenta para a consecução dos seus objetivos uma série de diretrizes, dentre elas: "contribuir ativamente para o fortalecimento, a expansão e a solidificação da integração regional; e intensificar o intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas."⁴

Como se pode observar, a Marinha do Brasil vem contribuindo decisivamente para o cumprimento das diretrizes da PDN, ao realizar operações aeronavais conjuntas com a ARA, criando condições favoráveis para uma integração e cooperação regional entre os dois governos.

Certamente, o Atlântico Sul será palco de outros conflitos de interesses estratégicos que não foram ainda vislumbrados, mas independente de quais sejam, as suas Marinhas deverão

³ Palavras proferidas durante o 11º Encontro Anual do Núcleo de Análise Interdisciplinar de Políticas Estratégicas (Naippe) na USP, julho .

⁴ Política de Defesa Nacional. Brasil, 1996

continuar envidando esforços para uma maior integração e cooperação, contribuindo com os objetivos estratégicos e políticos dos seus países. Essas atitudes permitirão a criação de uma aliança ou bloco no Cone Sul, consolidando a sua presença e permitindo que os seus interesses sejam respeitados, criando uma capacidade militar regional de dissuasão eficaz contra quaisquer países que intencionem desestabilizar o Atlântico Sul.

AS OPERAÇÕES CONJUNTAS AERONAVAIS E AS TAREFAS DO PODER NAVAL

O simples emprego e compatibilidade dos meios já permite às duas Marinhas aumentarem as suas capacidades e, em muitos casos, passarem a contar com um novo meio, não disponível até o momento para uma delas, adquirindo conhecimentos e trocando experiências, contribuindo decisivamente para o cumprimento das tarefas do Poder Naval: controle de área marítima, projeção de poder sobre terra, negação do uso do mar ao inimigo e contribuir para a dissuasão.

O controle de área marítima, considerando uma região de interesse comum entre as Marinhas do Brasil e da Argentina, como exemplo o Atlântico Sul, dentro de um contexto estratégico, seria de difícil execução, pois o seu emprego se limita a um controle de áreas marítimas limitadas, onde e quando forem necessárias.

A negação do uso do mar ao inimigo encontra a mesma explicação no item anterior e constitui-se, basicamente, de impedir ou dificultar o Controle de Área Marítima por parte do inimigo. A projeção de poder sobre terra, também poderia ser realizada conjuntamente pelas duas marinhas, mas o seu emprego seria contra um terceiro país, o que poderia dificultar num entendimento entre as partes, pois o enquadramento político e estratégico de cada país, certamente, não seriam os mesmos e dificilmente conseguiriam chegar a um acordo para o seu emprego.

A contribuição para a dissuasão se faz presente pela existência de um Poder Naval capaz e que possibilite a concretização das outras três tarefas.

Dentre todas as tarefas, a que melhor se beneficia desta integração e cooperação do emprego dos aviões argentinos a bordo do NAE brasileiro é a contribuição para a dissuasão.

Como se pode verificar, a interoperabilidade e compatibilidade dos meios demonstra aos demais atores do cenário internacional, um aumento nas suas perspectivas em relação aos dois países pois, ao levar em conta uma “hipótese de guerra” que inclua o Brasil e a

Argentina, deverá considerar como uma provável “possibilidade do inimigo” o emprego dos meios aeronavais de ambos os países. Esta situação permite as Marinhas do Brasil e da Argentina consolidarem sua presença no Atlântico Sul e contribuirão significativamente para a dissuasão estratégica no Cone Sul.

É neste contexto que cresce a importância do emprego do Poder Naval na tarefa de dissuasão, a fim de elevar o patamar de risco àquelas nações que visem a exercer pressões em apoio a políticas contrárias aos interesses nacionais, de outro país. E, para ser capaz de impedir uma nação mais forte, ou não, de ser tentada a empregar a força para resolução de controvérsias, o Poder Naval deve representar um poder dissuasório e uma credibilidade de reação tal que a leve a considerar o custo da intervenção, pelo menos, como de baixa aceitabilidade militar e política.

(Capitão de Corveta Rodolfo Henrique de Sabóia⁵)

CONCLUSÃO

O emprego dos aviões a bordo dos Navios-Aeródromos pelas Marinhas do Brasil e da Argentina remontam ao final da década de 50 e foram empregadas como ferramentas políticas e estratégicas, até então adotada pelos dois países, para conseguirem a hegemonia no Cone Sul.

Apesar das possibilidades de conflito entre o Brasil e a Argentina, as duas Marinhas realizavam desde 1978 uma série de exercícios conjuntos, criando condições para uma alteração na postura de rivalidade até então existente.

A partir de 1985, os dois governos assinaram diversos acordos, permitindo uma maior cooperação e integração nos campos político, militar e econômico, afastando os possíveis conflitos entre eles e aumentando uma preocupação comum no âmbito da defesa regional no Atlântico Sul.

Historicamente, a Marinha da Argentina gozava de um poder aeronaval de considerável superioridade na América Latina mas, após a Guerra das Malvinas, teve a sua capacidade operativa nesse tipo de operação reduzida e seu NAe desativado.

A MB mantinha as suas operações aeronavais com restrições, pois não tinha os seus aviões e operava somente com os P-16A da FAB, que desde o início da década de 90, já estavam intencionados para desativação e sem nenhuma previsão de substituição.

⁵ Artigo escrito pelo então Capitão de Corveta Rodolfo Henrique de Sabóia na Revista Marítima Brasileira, abril/junho de 1996.

Com as restrições orçamentárias a que ambos os países vêm sendo submetidos nas três últimas décadas e em função do cenário apresentado acima, as duas Marinhas resolveram iniciar operações aeronavais conjuntas a partir de 1994, permitindo à ARA manter qualificados os seus aviadores navais em pouso a bordo no NAe brasileiro e à MB manter adestrados os seus militares nas manobras de convôo, catapultagem e recolhimento dos aviões argentinos.

Com as perspectivas de uma importância cada vez maior do Atlântico Sul e da Antártica no cenário mundial, vislumbra-se uma necessidade premente de uma integração e cooperação dos dois países na área de Segurança e Defesa, principalmente empregando suas Marinhas, a fim de consolidarem as suas presenças no Cone Sul e que seus interesses comuns na região sejam respeitados.

Essa operação aeronaval conjunta entre a ARA e a MB, inicialmente criada com o intuito de suprir necessidades específicas, táticas e operativas, demonstrou ser uma contribuição significativa para a dissuasão estratégica, pois a compatibilidade e interoperabilidade dos seus meios demonstrou aos demais atores internacionais um aumento na capacidade militar da Argentina e do Brasil no Atlântico Sul.

Como observamos, o emprego dos aviões argentinos a bordo do NAe brasileiro foi um dos primeiros passos na cooperação entre a MB e a ARA e, ainda hoje, demonstra ser uma das principais ferramentas nesse processo político e estratégico do Brasil e a Argentina para uma integração regional no Cone Sul.

BIBLIOGRAFIA

1. ARBELETCHE, Pablo Marcelo. *Reseña Historica de la Aviacion Naval Argentina*. mai. 2004. Disponível em: <www.hangardigital.com.ar/coan2004.html> Acesso em 14 jul. 2004.
2. **A Segurança Regional no Contexto do Mercosul**. Disponível em: <www.monografias.com/trabajos7/aseg/aseg.shtml> Acesso em 14 jul. 2004.
3. BRASIL. **Política de Defesa Nacional**. Presidência da República. 1996.
4. _____. **Diretrizes da Política de Defesa Nacional da MB**. Disponível em: <www.informarmb.hpg.ig.com.br/diretrizes_do_pdn.htm> Acesso em 11 jun. 2004.
5. COLACRAI, Miryam. *Las relaciones de la Argentina Y Brasil durante los noventa – Temas de defensay seguridad*. Disponível em: <www.ilea.ufrgs.br/nerint/ShowArticle.php?contentID=996> Acesso em 16 jul. 2004.
6. DELAMER, Guillermo R. *Prospects for Multinational Cooperation ar Sea in the South Atlantic*. jan. 2001. Disponível em: <www.centrotocqueville.com.ar/htm/htm/gdyy090101in.htm> Acesso em 15 jul. 2004.
7. FUENTE, Pedro Luis de la. *Confidence-Building Measures in the Southern Cone - A Model for Regional Stability*. Disponível em: <www.nwc.navy.mil/press/Review/1997/winter/art3wi97.htm> Acesso em 16 jul. 2004.
8. GUELAR, Diego Ramiro. **A Paz na América do Sul**. Folha de São Paulo. São Paulo, set. 1997. Disponível em: <www.ser2000.org.ar/welcome1.htm> Acesso em 15 jun. 2004.
9. _____. **II Semana Argentina sobre o “MERCOSUL”**. Instituto Rio Branco. Brasília, jun. 1997. Disponível em: <www.embarg.org.br/DisRBgue.html> Acesso em 14 jul. 2004.
10. **Lista de Operações Internacionais da Marinha do Brasil**. Disponível em: <<http://www.infomarmb.hpg.ig.com.br/operamb.htm>> Acesso em 04 jul. 2004.

11. LUNDGREN, Ronaldo. **Uma Estratégia de Segurança para o Brasil**. Revista Autor. out. 2002. Disponível em:
<www.revistaautor.com.br/ensaios/ext1002b.htm> Acesso em 15 jun. 2004.
12. NASSIF, Luís. **Uma Política de Defesa**. Seminário Defesa Nacional e Política Industrial. São Paulo, 2002. Disponível em:
<www.defesanet.com.br/noticia/semdinheiro> Acesso em 15 jun. 2004.
13. **Navio-Aeródromo Ligeiro Minas Gerais**. Disponível em:
<www.naviosdeguerrabrasileiros.hpg.ig.com.br/M/M065/M065.htm> Acesso em 15 jul. 2004.
14. NETO, Sebastião Campos. **Fique por Dentro**. Revista Segurança e Defesa, 2002. Disponível em: <www.segurancaedefesa.com/Temperex02.html> Acesso em 14 jul. 2004.
15. **Operação URUEX/ARAEX - 2002**. Defesanet, 11 mai. 2002. Disponível em:
<www.defesanet.com.br/Araex.htm> Acesso em 04 jul. 2004.
16. PALACIOS, Ariel. **Marinha testa Porta-aviões na Argentina**. Estado de São Paulo. São Paulo, 5 mai. 2002. Disponível em:
<www.nuclear.radiologia.nom.br/politica/maio02/060502.htm> Acesso em 16 jul. 2004.
17. **Portaaviones de la Armada Argentina**. Disponível em:
<www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Portaaviones/Portaavionesbase.htm> Acesso em 19 jul. 2004.
18. SABÓIA, Rodolfo Henrique. **A Credibilidade do Poder Naval - Fatores Determinantes**. 1996. Disponível em:
<www.infomarmb.hpg.ig.com.br/CredibilidadedoPoderNaval.htm> Acesso em 12 jun. 2004.
19. VIDIGAL, Armando Amorim ferreira. **Uma Estratégia Naval para o Século XXI**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro., 3.º trimestre, 1997. Disponível em:
<www.infomarmb.hpg.ig.com.br/estrategianavalxxi.htm> Acesso em 11 jun. 2004.

